



ISAAC MITA ALANOCA

Congresista de la República

"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

PROYECTO DE LEY N°

LEY QUE MODIFICA LA LEY 27972, LEY ORGANICA DE MUNICIPALIDADES, QUE FACULTA A LOS GOBIERNOS LOCALES A EJERCER EL CONTROL TOTAL, LA SUPERVISION Y LA FISCALIZACION DEL TRANSITO TERRESTRE DENTRO DE SU JURISDICCION.

Los Congresistas de la República, integrantes del Grupo Parlamentario **Perú Libre**, a iniciativa del Congresista de la República que suscribe, **Abog. ISAAC MITA ALANOCA**, en ejercicio del derecho de iniciativa legislativa que le confiere el artículo 107 de la Constitución Política del Perú, y de conformidad con los artículos 22 inciso c) 67, 75 y 76 del Reglamento del Congreso de la República, propone el siguiente proyecto de ley.

FÓRMULA LEGAL

“LEY QUE MODIFICA LA LEY 27972, LEY ORGANICA DE MUNICIPALIDADES QUE FACULTA A LOS GOBIERNOS LOCALES A EJERCER EL CONTROL TOTAL, LA SUPERVISION Y LA FISCALIZACION DEL TRANSITO TERRESTRE DENTRO DE SU JURISDICCION”

Artículo 1. Objeto de la Ley

La presente ley tiene por objeto ampliar la autonomía municipal en materia de transporte consolidando la competencia exclusiva del control, supervisión y fiscalización del tránsito terrestre en las Municipalidades Provincial y Distritales, de conformidad a sus respectivos planes de movilidad urbana.

Artículo 2. Finalidad

La presente ley tiene por finalidad la transferencia del control de tránsito de la Policía Nacional del Perú a los Gobiernos Locales, para recuperar la eficiencia operativa de las vías, con un enfoque de “ingeniería de movilidad”, que permita optimizar el flujo eficiente y seguro de personas y bienes.

Artículo 3. Ámbito de aplicación

La presente ley regula el uso de la vía pública y para el ámbito de aplicación se tendrá en consideración:

1. Ámbito Territorial:



ISAAC MITA ALANOCA

Congresista de la República

"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

La Ley se aplicará en todo el territorio nacional, pero la ejecución será estrictamente jurisdiccional conforme se detalla a continuación:

- ✓ **Municipalidades Provinciales:** Su ámbito abarca toda la provincia, incluyendo las vías interconectadas entre distritos y las zonas rurales de su circunscripción. Tienen jerarquía sobre el sistema de tránsito de la provincia.
- ✓ **Municipalidades Distritales:** Su ámbito se limita a las vías locales, avenidas y calles internas del distrito, que no sean consideradas vías metropolitanas.
- ✓ **Exclusión de Carreteras Nacionales:** El control de carreteras y autopistas de la Red Vial Nacional (como las Panaméricas o la Carretera Central), seguirá bajo la supervisión de la SUTRAN y la Policía de Carreteras, debido a su naturaleza de conexión interregional.

2. **Ámbito Administrativo:**

La autoridad del Cuerpo Municipal de Tránsito alcanza a todos los actores de la movilidad urbana sin excepción:

- ✓ **Conductores de vehículos particulares y peatones:** Todos los ciudadanos que circulen por las vías bajo la administración municipal, así mismo como conductores de autos, camionetas y motocicletas.
- ✓ **Transporte Público:** Buses, microbuses, taxis y vehículos menores (Mototaxi) (en coordinación con las autoridades de transporte específicas como la ATU para el caso de Lima y Callao).
- ✓ **Transporte de Carga y Mercancías:** Camiones y repartidores que circulen dentro del casco urbano.
- ✓ **Vehículos de Movilidad Personal:** Scooter eléctricos y bicicletas que infrinjan las normas de tránsito.

3. **Ámbito Funcional:**

El Control Total abarca las siguientes funciones:

1. **Función Normativa:** La capacidad de emitir Ordenanzas Municipales que regulen horarios, zonas rígidas, sentido de las vías sin necesidad de ratificación de entes nacionales.
2. **Gestión:** Esta referida a la administración directa de los semáforos, señalizaciones, paraderos y depósitos municipales.



ISAAC MITA ALANOCA

Congresista de la República

"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

- 3. Fiscalización:** Es la Facultad sancionadora plena (imposición de multas y medidas preventivas como el internamiento de vehículos), a través de sus propios cuerpos de inspectores de tránsito.

Artículo 4°. Modificar el Artículo 81° de la LOM, el Decreto Legislativo N°1267, y la sección V del Decreto Supremo N° 016-2009-MTC, de la siguiente manera;

Ley Orgánica de Municipalidades N° 27972

- **Artículo 81°; Transito, vialidad y Transporte Publico.**

(...)

Modificar el numeral 1.9, quedando redactada de la siguiente manera:

1.9 Planificar, regular, y ejercer el control total, de supervisión y fiscalización del tránsito terrestre en la provincia, de conformidad con los reglamentos nacionales y los planes de movilidad urbana. Esta facultad incluye la dirección del tránsito y la imposición de sanciones mediante el cuerpo civil debidamente capacitado.

(...)

Agregar los numerales; 2.5 y 2.6, quedando redactada de la siguiente manera:

2.5 Ejercer el control, supervisión y fiscalización del tránsito en su jurisdicción distrital, en las vías locales, en coordinación con la municipalidad provincial y en estricto cumplimiento de las normas nacionales.

2.6 Organizar y gestionar un cuerpo de inspectores de tránsito con poder sancionador, encargado de velar por el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte en el ámbito de su competencia.

Decreto Legislativo N° 1267

- **Artículo 2°. Funciones**

(...)

Modificar el numeral 14), quedando redactada de la siguiente manera:

14) Brindar apoyo en operativos, contra el crimen organizado y delitos graves al volante (estado de ebriedad, accidentes de tránsito o peligro en común), y fiscalizar de manera subsidiaria las normas de transporte en la red vía nacional.

Decreto Supremo N° 016-2009-MTC;

Modificar la Sección V quedando redactada de la siguiente manera:

SECCION V



Artículo 57.- Obediencia al Inspector de Tránsito.

Los usuarios de la vía están obligados a obedecer de inmediato las indicaciones sobre el tránsito de los Inspectores de Tránsito asignados al control del tránsito."

Las indicaciones de los Inspectores de Tránsito, asignados al control del tránsito, prevalecen sobre las señales luminosas o semáforos, y éstas sobre los demás dispositivos que regulan la circulación.

Artículo 58.- Posiciones básicas.

Las siguientes posiciones básicas ejecutadas por los Inspectores de Tránsito asignados al control del tránsito significan:

- 1) Posición de frente o de espaldas: obligación de detenerse de quien así lo enfrente.
- 2) Posición de perfil: permite continuar la marcha.

Los Inspectores de tránsito, asignados al control del tránsito, deben usar permanentemente distintivos que permitan reconocerlos a la distancia.

Artículo 59.- Giros a la derecha e izquierda.

Los Inspectores de Tránsito, asignados al control del tránsito, pueden permitir los giros a la derecha, cuando el flujo vehicular de la(s) dirección(es) en conflicto esté detenido, o sea tal, que en el momento permita con precaución realizar la maniobra sin peligro de accidente; y pueden permitir los giros a la izquierda, sólo cuando el flujo vehicular de la(s) dirección(es) en conflicto estén detenidas, anulando así toda posibilidad de accidente.

Artículo 60.- Inspector de Tránsito en intersección semaforizada.

Cuando los Inspectores de Tránsito, dirijan el tránsito en una intersección semaforizada, deben apagar las luces de todos los semáforos de dicha intersección.

Artículo 5°. Creación del Cuerpo Municipal de Tránsito.

Autorízase a los gobiernos locales la creación de un cuerpo civil especializado, denominado Inspectores de Tránsito con poder sancionador, quienes tendrán las siguientes facultades de forma autónoma:

- Dirigir el flujo vehicular en vías metropolitanas y locales.
- Imponer papeletas de infracción al Reglamento nacional de Tránsito.
- Ordenar el retiro de vehículos con grúa en caso de infracciones graves.

Artículo 6°. Del perfil y requisitos mínimos del inspector municipal de tránsito y



ISAAC MITA ALANOCA

Congresista de la República

"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

transporte.

Para garantizar la idoneidad, transparencia y legalidad en el ejercicio de las funciones de control y fiscalización, los Inspectores Municipales de Tránsito deberán cumplir obligatoriamente y bajo responsabilidad los siguientes requisitos:

1. **Nivel Educativo:** Poseer grado de instrucción técnica o universitaria completa. Se priorizarán carreras vinculadas a la Gestión de Transporte, Derecho, Ingeniería de Transportes o carreras afines a la gestión pública.
2. **Capacitación Especializada:** Acreditar la aprobación de un curso de formación especializada en **Reglamento Nacional de Tránsito, Reglamento Nacional de Vehículos y Procedimiento Administrativo Sancionador**, con una duración mínima de 120 horas lectivas, certificado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) o universidades licenciadas.
3. **Antecedentes e Integridad:**
 - No contar con antecedentes penales, judiciales ni policiales vigentes.
 - No haber sido destituido de la administración pública por faltas graves vinculadas a actos de corrupción.
 - No tener sanciones vigentes por infracciones "Muy Graves" al Código de Tránsito como conductor en los últimos 24 meses.
4. **Experiencia:** Experiencia deseable en acciones de control o inspección, y fiscalización.
5. **Habilitación:** Estar debidamente acreditado y registrado ante el Sistema Nacional de Inspectores de Transporte.
6. **Independencia:** No tener relación de propiedad, acciones o vínculos familiares directos con empresas de transporte terrestre que operen dentro de la jurisdicción donde ejerce funciones.
7. **Competencias:** Responsabilidad, integridad, autocontrol y trabajo en equipo.

Artículo 7°. De la Implementación Tecnológica para la Fiscalización.

Para garantizar la transparencia, los Inspectores en el ejercicio del control total, deberán portar de manera obligatoria y bajo responsabilidad:

1. **Cámaras corporales (Bodycams):** Para el registro en video y audio de toda intervención, asegurando el debido proceso y previniendo actos de corrupción.
2. **Dispositivos electrónicos de fiscalización:** Para la imposición de actas de control digitales conectadas en tiempo real a la base de datos municipal y nacional.



Artículo 8°. De la autonomía de la gestión de infracciones.

Las Municipalidades gestionaran íntegramente el proceso administrativo sancionador. El 100% de los recursos recaudados por multas de tránsito serán destinados obligatoriamente y bajo responsabilidad a:

1. Mantenimiento de la red vial local.
2. Modernización de sistemas de semaforización inteligente.
3. Programas de educación vial para la comunidad.

Artículo 9°. De las infracciones, Sanciones y Medidas Preventivas.

En el marco del control total otorgado por la presente ley, las Municipalidades Provinciales y Distritales correspondientes teniendo en cuenta lo dispuesto en el D.S. N°016-2009-MTC quedan facultadas para tipificar, mediante Ordenanza Municipal, las infracciones y aplicar las sanciones, dentro de los siguientes parámetros:

9.1. Tipos de Sanciones:

1. **Multa Pecuniaria:** Calculada en función a la Unidad Impositiva Tributaria (UIT) vigente al momento de la infracción.
2. **Suspensión de la Autorización:** Inhabilitación temporal del permiso de operación para empresas de transporte o licencias de funcionamiento de paraderos.
3. **Cancelación Definitiva:** Revocación de títulos habilitantes por reincidencia o faltas muy graves que pongan en peligro la vida de los ciudadanos.
4. **Inhabilitación:** Impedimento para prestar servicios de transporte o tránsito en la jurisdicción.

9.2. Medidas Preventivas:

Los Gobiernos Locales podrán aplicar de manera inmediata, correspondientes (teniendo en cuenta lo dispuesto en el D.S. N°016-2009-MTC), a través de sus inspectores de Tránsito, las siguientes medidas para garantizar el orden vial:

- **Internamiento de Vehículos:** Traslado de unidades al depósito municipal en casos de informalidad, falta de documentos de seguridad o peligro común.
- **Retención de Documentos:** En los casos que la ordenanza municipal así lo determine por razones de seguridad vial.
- **Remoción del Vehículo:** Uso de grúas para unidades que obstruyan la vía pública o zonas rígidas.

Artículo 10°. Clasificaciones de las Infracciones Municipales



ISAAC MITA ALANOCA
Congresista de la República

"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

Las infracciones se clasificarán según su gravedad en:

Infracciones	Descripción	Sanción
Leves	Incumplimiento de normas básicas de tránsito, estacionarse en paraderos no autorizados por tiempos breves, estacionarse mal.	De 1% a 5% de la UIT
Graves	Obstrucción de la vía pública, desacato a la autoridad municipal, circular sin elementos de seguridad básicos.	De 10% a 20% de la UIT
Muy graves	Prestar servicio sin autorización (informalidad), conducir bajo efectos del alcohol/drogas, poner en riesgo la integridad física de terceros o reincidencia.	De 50% a 100% de la UIT + Internamiento

Artículo 11°. Del Procedimiento Administrativo Sancionador

Las municipalidades implementarán un **Procedimiento Administrativo Sancionador (PAS)** ágil, garantizando:

1. **La Notificación Digital:** Validez de la notificación de infracciones vía medios electrónicos.
2. **El Derecho a la Defensa:** Plazo de cinco (05) días hábiles para el descargo del presunto infractor.
3. **De la Recaudación de Multas:** Lo recaudado por concepto de multas será destinado exclusivamente a:
 - **50%** para la mejora de la infraestructura vial y semaforización del distrito/provincia.
 - **30%** para el fortalecimiento y equipamiento del cuerpo de inspectores.
 - **20%** para programas de educación y seguridad vial para la comunidad.

Artículo 12°. Convenios con la Policía Nacional del Peru.

La Policía Nacional del Perú (PNP) mantendrá funciones de apoyo en operativos contra el crimen organizado y delitos graves al volante (estado de ebriedad, accidentes de tránsito peligro común), pero la gestión cotidiana del tráfico será responsabilidad civil municipal.

Artículo 13°. Implementación de tecnología de control.

Se faculta a los municipios a instalar sistemas automáticos de detección de infracciones sin necesidad de validación previa por parte de autoridades nacionales, siempre que los equipos estén debidamente certificados por el ente de calidad correspondiente.



ISAAC MITA ALANOCA
Congresista de la República

"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL

PRIMERA: Las Municipalidades Provinciales y Distritales dispondrán las medidas necesarias para la implementación de la presente ley adecuando sus reglamentos internos y ordenanzas municipales a los dispuesto en la presente Ley.

SEGUNDA. – Deróguese toda norma o disposición que se oponga a la presente ley, incluyendo aquellas que limiten la autonomía municipal en favor de organismo técnicos macro regionales.

Lima, enero de 2026



ISAAC MITA ALANOCA

“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”

EXPOSICION DE MOTIVOS

I. FUNDAMENTOS DE LA PROPUESTA

1.1 Antecedentes

El incremento del parque automotriz ha venido generando altos niveles de congestión vehicular, (siendo los más críticos en las llamadas “horas punta”), considerada ya como un problema estructural persistente, sumado a ello, una infraestructura inadecuada de vías y la informalidad, que han convertido a las principales ciudades del País (Lima) en las más congestionadas del mundo y segundo de Latinoamérica, lo que genera altos costos operativos para las empresas de transporte público y privados, traducándose en pérdida de productividad y gastos adicionales de combustible, altos niveles de contaminación y problemas en la salud pública. Otro de los problemas que vinieron en aumento también son las altas tasas de accidentes de tránsito, ocasionados por muchos factores principalmente por imprudencia y estrés en los choferes.

Conforme al Informe Tom Tom Traffic¹, Lima es la novena ciudad con mayor congestión de las 500 ciudades analizadas a nivel mundial, registrando un nivel de congestión del 47%, indicador que mide el tiempo extra de un viaje debido al tráfico vehicular en comparación con lo que tomaría en condiciones ideales de flujo libre (sin tráfico). Un dato importante de este estudio es la estimación **“del tiempo perdido debido a la congestión en días hábiles en todo el 2024 fue de 198 horas por persona, equivalente a 8 días”**. Y según la Asociación para el Fomento de la Infraestructura Nacional (AFIN), **“(…) la congestión vehicular genera pérdidas de S/27,691 millones anuales, lo que se traduce en la mala calidad de vida de los limeños “**. Para Lima y Callao hacen estimaciones que en promedio se pierden 8 días en el tráfico.

Este problema generó una brecha entre el incremento de la congestión vehicular y la cantidad de efectivos policiales de tránsito, existiendo un déficit operativo de 01 policía por cada 4,000 vehículos en las principales ciudades. El Ministerio del Interior, no pudo coberturar con la cantidad de efectivos de tránsito suficientes, generando aun más el congestionamiento en las llamadas “hora punta”.

Por eso, la presente iniciativa legislativa se sustenta en que el trasladar esta función de control y supervisión de tránsito a los Gobiernos Locales, va a permitir dotar de más efectivos policiales a combatir la inseguridad ciudadana, fortaleciendo así la lucha contra la criminalidad en el País.

¹ Tom Tom, Índice de tráfico, ranking2024. <https://www.tontom.com/traffic-index/ranking/>



De los inspectores de tránsito.

La regulación y el control del tránsito vehicular es una función esencial del Estado que debe garantizar la seguridad vial, el orden público y la convivencia ciudadana. Sin embargo, desde que empezó a registrarse ciertos fenómenos en el país como el crecimiento significativo y sostenido del parque automotriz, el crecimiento y expansión urbana acelerada impulsado principalmente por la migración rural – urbana y un desarrollo lento de la infraestructura vial, empezó a generarse brechas en el control de tránsito traduciéndose en una congestión vehicular agobiante.

Nuestra Policía Nacional del Peru (PNP), siempre tuvo a su cargo la vigilancia y el cumplimiento de las normas de tránsito, para prevenir accidentes y promover una movilidad segura y eficiente, estos fenómenos descritos líneas arriba, empezó a generar un déficit de efectivos policiales que puedan coberturar el servicio de tránsito en las principales ciudades del País. Este déficit de efectivos por el excesivo incumplimiento a las normas de tránsito, y por las actuaciones poco transparente del personal policial, se fue creando una percepción negativa del efectivo policial encargado del control del tránsito los mismos que fueron generados por prácticas discrecionales de operativos, falta de transparencia en sus procedimientos y una escasa supervisión institucional. Si sumamos a todo esto el incremento de la inseguridad ciudadana que exige mayor presencia policial, la propuesta legislativa permitiría liberar un promedio de 2,000 policías de tránsito que permitirían para fortalecer la estrategia de lucha contra la inseguridad ciudadana.

Por eso estamos planteando que los inspectores de tránsito surgen como autoridades administrativas facultadas para supervisar la circulación, sancionar infracciones, orientar a los conductores y peatones, y colaborar en situaciones de emergencia vial. Facultades que serán transferidas a las Municipalidades dentro del marco de la Ley Orgánica de Municipalidades artículo 81°. Su actuación se sustenta en marcos normativos nacionales y locales que les confieren atribuciones específicas, así como deberes de legalidad, imparcialidad y servicio público. Y conforme a los cambios sociales, tecnológicos y urbanos se va a hacer necesario fortalecer el papel de dichos inspectores, a fin de responder de manera eficaz a los retos actuales de movilidad y seguridad vial.

Los inspectores de transido deberán cumplir mínimamente con ciertas condiciones como:



1. **Profesionalización:** Los inspectores de tránsito municipales son personal con formación técnica y/o universitaria, con cursos en educación vial, control de tránsito y normativas de tránsito.
2. **Lucha contra la Corrupción:** El uso de **bodycams** y la revisión de antecedentes garantiza que la autoridad delegada sea ejercida con ética, protegiendo tanto al ciudadano como a la institución municipal.

Fundamentación de las sanciones.

Las sanciones si bien tiene un carácter administrativo – punitivos, buscan reforzar el respeto por las normas y generar hábitos de conductores responsables en el cumplimiento de las reglas de tránsito. El **Carácter Disuasivo**, de Las sanciones buscan reducir las infracciones, informalidad en el transporte de pasajeros, que impera en muchas zonas del país, donde la falta de autoridad efectiva ha fomentado el caos.

Sobre el Destino de lo Recaudado.

El destino y buen uso de lo recaudado proveniente de las sanciones, constituye un aspecto clave de esta iniciativa legislativa, ya que se busca que dichos recursos sean asignados eficientemente para reforzar la seguridad vial, estableciendo procedimientos de carácter legal para que el dinero proveniente de las multas no se use en gasto corriente (sueldos administrativos generales), sino que se invierta en la seguridad vial de los propios vecinos, justificándose así el "Control Total" como una herramienta de gestión y no puramente confiscatoria.

1.2 Análisis del marco normativo

Nuestra Constitución Política en su artículo 194° reconoce a las Municipalidades como órganos de gobierno local que gozan de autonomía política, económica y administrativa en asuntos de su competencia. Asimismo, en el inciso 6 describe claramente que los gobiernos locales son competentes para regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su jurisdicción conforme a Ley.

En su artículo 44° establece como deber primordial del Estado garantizar la seguridad de las personas y el orden interno, objetivos vinculados a la gestión del tránsito terrestre.

Bajo este carril de ideas, nuestra Constitución habilita al legislador a fortalecer las competencias municipales en materia de tránsito siempre que se respete el principio de legalidad y la distribución de competencias entre los distintos niveles de gobierno.



Sobre la Seguridad Jurídica.

Lo que se pretende con la presente iniciativa legislativa es que las actuaciones de los Inspectores de Tránsito como las sanciones, deben estar expresamente previstas en la ley o reglamento de tránsito y que sea clara, previsible y justa, garantizándose así, el debido proceso del ciudadano y la correcta actuación de los inspectores de tránsito. Su cumplimiento permitirá evitar denuncias contra los inspectores por "abuso de autoridad" en el cumplimiento de sus funciones.

1.3 Problema Identificado

En la actualidad el control del tránsito por parte de la Policía Nacional del Perú se enfrenta a una serie de deficiencias de carácter estructural, logístico y éticos. Con respecto a la crisis logística y de infraestructura, se ha evidenciado que la capacidad operativa de la PNP es bastante limitada por la carencia y/o ineficiencia del uso de los recursos, como por ejemplo, aproximadamente el 40% de los vehículos policiales entre patrulleros y motos a nivel nacional se encuentran en un mal estado, otro factor relevante es la falta de tecnología como por ejemplo los “cinemómetros”, que son radares de velocidad, deficiente sistemas interconectados que permitan una fiscalización electrónica eficiente sin depender exclusivamente de la presencia física del agente. Sumado a esto, son los altos niveles de corrupción e inconducta funcional de parte de los agentes policiales, que es un problema muy sensible para la ciudadanía que ha hecho que se pierda el principio de autoridad.

Conforme a los fundamentos expuestos observamos que el problema es que el marco normativo vigente no otorga a los gobiernos locales un rol integral y definido en la gestión del tránsito terrestre, conforme al artículo 81° de la LOM, lo que impacta negativamente en la seguridad vial, el orden público y la calidad de vida de la población.

1.4 Instituciones Involucradas

Las instituciones del Estado involucradas:

- Gobiernos Locales
- Ministerio del Interior
- Ministerio de Transporte (SUTRAN, ATU)

1.5 Propuesta

La propuesta de la presente iniciativa legislativa es proponer la Ley que Modifica la ley 27972, Ley Orgánica de Municipalidades, que faculta a los Gobiernos Locales a ejercer el control total, la supervisión y la fiscalización del tránsito terrestre dentro de su jurisdicción

II. EFECTOS DE LA VIGENCIA DE LA NORMA

La presente iniciativa legislativa no colisiona con el marco legal vigente, sino por el contrario, busca eliminar la ambigüedad normativa respecto a las atribuciones en materia de tránsito terrestre, estableciendo de manera expresa la competencia de los gobiernos locales para ejercer el control total, la supervisión y la fiscalización dentro de su jurisdicción, evitando superposiciones entre entidades del Estado, fortaleciendo la seguridad jurídica y la correcta aplicación de las normas de tránsito y de esta manera consolidar el ejercicio de las competencias reconocidas constitucionalmente a los gobiernos locales y su Ley Orgánica..

III. ANALISIS COSTO – BENEFICIO DE LA FUTURA NORMA LEGAL

La presente iniciativa legislativa no irrogará gastos adicionales al tesoro público, ya que el financiamiento se hará a través de la optimización de la recaudación municipal y la reasignación de partidas presupuestarias de fiscalización ya existente. Los beneficios esperados con la aprobación de la presente ley, es la reducción progresiva de los tiempos de traslado, disminución de accidentes y mejoras significativas en la salud mental del conductor y el peatón.

IV. VINCULACIÓN CON EL ACUERDO NACIONAL²

La presente iniciativa legislativa está relacionada con los siguientes aspectos.

POLÍTICA I: DEMOCRACIA Y ESTADO DE DERECHO

1. **Fortalecimiento del régimen democrático y del Estado de derecho:** Con este objetivo el Estado: (a) defenderá el imperio de la Constitución asegurando su funcionamiento como Estado constitucional unitario y descentralizado, bajo los principios de independencia, pluralismo, equilibrio de poderes y demás que lo integran; (b) garantizará el respeto a las ideas, organizaciones políticas y demás organizaciones de la sociedad civil, y velará por el resguardo de las garantías y libertades fundamentales, teniendo en cuenta que la persona y la sociedad son el fin supremo del Estado; (c) fomentará la afirmación de una cultura democrática que promueva una ciudadanía consciente de sus derechos y deberes; y (d) establecerá normas que sancionen a quienes violen o colaboren en la violación de la constitucionalidad, los derechos fundamentales y la legalidad.
7. **Erradicación de la violencia y fortalecimiento del civismo y de la seguridad ciudadana:** Con Este objetivo el Estado propiciará una cultura cívica de respeto a la ley y a las normas de convivencia, sensibilizando a la ciudadanía contra la violencia y generando un marco de estabilidad social que afiance los derechos y deberes de los peruanos.

² <https://siteal.iiep.unesco.org/bdnp/3105/35-politicas-estado-acuerdo-nacional>



Vinculación con la Agenda Legislativa para el Período Anual de Sesiones 2024-2025 aprobada mediante Resolución Legislativa del Congreso 006-2024-2025-CR³.

En relación al presente Proyecto de Ley, está vinculado con la agenda legislativa del Congreso tiene relación con:

OBJETIVO

I.- DEMOCRACIA Y ESTADO DE DERECHO

8. DESCENTRALIZACION POLITICA, ECONOMICA Y ADMINISTRATIVA PARA PROPICIAR EL DESARROLLO INTEGRAL, ARMONICO Y SOSTENIDO DEL PERU.

27.- Regulación referida a la descentralización y funciones en los distintos niveles de gobierno.

III. COMPETITIVIDAD EN EL PAIS.

18.-BUSQUEDA DE LA COMPETITIVIDAD, PRODUCTIVIDAD Y FORMALIZACION DE LA ACTIVIDAD ECONOMICA.

75. Normas referidas al transporte

Lima, febrero de 2026.

³ <https://www.congreso.gob.pe/Docs/DGP/DIDP/agenda2024/files/rlc-06-24-25.pdf>